

MARIDOR INFO

OCTOBRE 2011 **aeroclub.lehavre@wanadoo.fr** **http://www.aeroclub.cjb.net**

02 35 48 35 91

Mes chers amis, pilotes, paras et ulmistes

La mauvaise saison arrive et avec elle, son lot de MTO défavorable à nos ambitions aéronautiques. Mais c'est aussi celle des vols de nuits, celle de nos réunions work, speak, and drink, celle ou nous avons plus temps pour entretenir nos avions et réviser nos théories, notre réglementation donc mettons à notre profil ces contretemps météorologiques pour nous améliorer, améliorer l'état de notre flotte améliorer nos installations et notre savoir aéronautique.

La tâche ne manque pas et votre conseil d'administration est actif. Nous devons revoir notre règlement intérieur, optimiser davantage notre fonctionnement afin de pérenniser notre redressement qui est maintenant effectif. Les bénévoles s'activent de façon très satisfaisante, en quantité et en qualité. Il convient donc que cet effort soit collectif au sein de notre association et le moindre, est de participer aux manifestations organisées par ces derniers.

Nos chiffres et leurs projections sont très encourageants. La vie associative est avant tout la participation par un investissement personnel et c'est comme cela que nous réussirons.

Merci à vous, bons vols et bons sauts à tous,

Le président de l'Aéroclub du Havre Jean Maridor

Pierre Prigent

Prorogation SEP : 12 heures dans les 72 dernières heures...

Il semblerait que certains d'entre nous aient mal lu le FCL1 qui régit nos licences : je vous rappelle que les 12 heures de vol réglementaires pour proroger votre SEP sont à faire non pas dans les 12 jours, ni même dans les 12 semaines, mais bien dans les 12 mois précédant l'expiration.
Si, je vous assure ! Vous n'êtes plus obligés d'attendre le dernier moment ! Plus besoin de compter sur les dieux de la météo ou de la mécanique pour pouvoir passer in extremis votre dernière navigation. Plus besoin de perdre du temps au roulage pour espérer revenir avec l'horamètre qui va bien. Tranquillement, vous pouvez profiter de votre année de prorogation toute entière pour planifier des balades en famille, pour vous essayer au vol de nuit, ou pour partager des sorties Club...
Formidable, non ?

Xavier

FELICITATIONS :
- Michel Didier pour son lâcher
- Lionel Davy pour son PPL
- Alexadre Denommey pour son lâcher
-Thomas Andrieu pour son PPL

BIENVENUE AUX NOUVEAUX :
-Elena, Julie, Nada, Julien, Gabriel, Gilles, Albert et David

Bons vols

BIA :

Une nouvelle promotion de 15 jeunes suivra la formation cette année le samedi matin pour les cours théoriques et le mercredi après midi pour les vols.
L'encadrement sera assuré par Benjamin Parisse, François Lemercier, Simon Biette et jean claude Brunel.

Huile... de coude !

Savez-vous que l'huile moteur nous est livrée par fût de 200 litres ? Nous conditionnons nous même en bidons de 1 litre. C'est moins cher... sauf en huile de coude !

Photo prise le 18 juillet.



Frein de parc du F-GAEQ

Nous recensons quelques évènements récents de difficultés pour déverrouiller le frein de parc de l'EQ : parfois une seule roue se « défreine », et l'avion débute son roulage en virage serré, ce qui peut faire croire que la roulette de nez est bloquée en butée.

N'ayant trouvé aucune anomalie mécanique, on suppose qu'il s'agit simplement d'un mauvais desserrage du frein parc, explicable par le fait que la manette de l'EQ ne se manipule pas comme celles ne nos deux autres HR.
Pour assurer un « défreinage » complet, la meilleure méthode est celle de Jean-Marc :

1) ne pas toucher à la manette de frein de parc ;
2) presser à fond l'une des pédales de frein, jusqu'à voir la manette de frein de parc avancer d'elle même à mi-course ;
3) presser à fond l'autre pédale de frein, jusqu'à voir la manette revenir totalement vers l'avant.

Cette note sera intégrée dans la prochaine révision de notre Manuel d'Utilisation HR200.
Si malgré cela vous rencontrez à nouveau un problème de blocage, faites remonter sans faute l'information, au minimum en renseignant le cahier de complaintes techniques.

Xavier
marlin@free.fr

De nouvelles trombines chez les instructeurs !

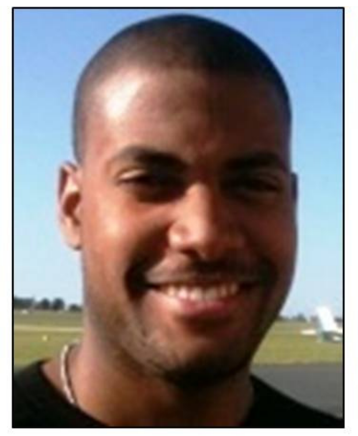
* Simon est membre du Club depuis 1992, et il est contrôleur à Deauville. Il a déjà animé à plusieurs reprises des rendez-vous sur des sujets contrôleurs-pilotes. A partir de ce cet automne, il intègre pleinement l'équipe et se joint à Jean-Claude, Jean-Paul et Benjamin pour animer les cours théoriques hebdomadaires.
* Jean-François est pilote chez Abeille Parachutisme, il vient d'y faire sa deuxième saison. Il est qualifié sur Caravan. Il est FI.
* Yoan et Guillaume sont pilotes chez Chalair. Il volent sur Beech 1900, sont basés au Havre et effectuent notamment la ligne Le Havre-Lyon. Ils sont FI.



Simon
BIETTE



Jean-François « Jef »
BOULET



Yoan
THEOBALD



Guillaume
TIVOLLIER

Les VENDREDRINK de l'Aero-club Reprennent !

Il s'agit de faire précéder le traditionnel « pot » du Vendredi soir d'un temps plus sérieux qui pourra être :

Fly ... and DRINK

On vole (de nuit ,en formation , en « tour de piste Anglais », ou tout autre « thème » à décliner selon la nuit aéronautique et les suggestions de nos instructeurs)**… et on boit après !!!**

Speak... and DRINK

On s'initie à l'Anglais aéronautique (en préparant un voyage ou un « tour de piste Anglais ») **… et on boit après !!!**

Work... and DRINK

On s'instruit, autour d'un thème avec un instructeur ou un intervenant compétent **… et on boit après !!!**

Le premier Work... and DRINK

Aura lieu le Vendredrink 14 Octobre à 18h30 .L'intervenant sera Xavier et le thème :Check list et actions vitales .

S'inscrire pour prévoir « la logistique solide ,intellectuelle et liquide ».pdelebarre@ch-havre.fr

D'autres sujets suivront :

- -L'auto-information et ses contraintes par Yves (28-10)
- -**Jivatijivatipa** (A propos d'un cas MTO) par Sophie (18-11)
- -Roulette de nez du HR 200 Xavier (16-12)
- -Masses et centrage (Excel) par Xavier ,date à préciser
- -Vitesses Caractéristiques du vol ,date à préciser
- -L'IR privé (J.Marc) ,date à préciser

Incident 2011 : problème météo et radio sur Deauville

Les faits

Des pilotes du Club et leurs accompagnants décollent du Havre à plusieurs machines pour se suivre sur un voyage vers l'ouest. Mais atteignant le Cotentin, ils sont contraints au demi-tour cause météo. Le retour est sans problème jusqu'à Dives-sur-Mer quand les conditions se dégradent soudainement sur l'estuaire de la Seine et sur l'aéroport de Deauville.

Les premiers aéronefs décident de se poser à Deauville. Le dernier semble, quant à lui, se mettre en attente secteur plage de Deauville.

C'est alors qu'il passe en émission permanente : toutes les discussions entre le pilote et son passager s'entendent clairement sur la fréquence ; bien sûr ils ne peuvent plus recevoir ; et ils ne s'en aperçoivent pas. Le pilote évoque des passages dans la couche nuageuse, une hauteur de 350 pieds, la possibilité de se poser sur la plage de Deauville... le tout avec une nonchalance en complet décalage avec la gravité de la situation. En revanche, l'inquiétude du passager est très perceptible.

La météo continue de se dégrader, y compris sur Le Havre et Caen, et personne ne peut la transmettre au pilote. D'ailleurs, il ne cherche pas à appeler pour la connaître, et ne détecte toujours pas son problème de radio. Sa seule stratégie est d'attendre à sa position que la météo s'améliore.

La situation accapare entièrement deux contrôleurs. Ils sont très inquiets pour la sécurité de ce vol. Ils contactent la Gendarmerie de Deauville pour faire dégager la plage au cas où il y aurait une tentative d'atterrissage forcé ou un crash.

Par instant, l'émission permanente cesse, ce qui permet de passer un message bref vers le pilote en difficulté. C'est ainsi que ce dernier finit par recevoir le message d'un IFR dont la toute récente observation de l'estuaire lui indique que les conditions semblent s'y améliorer.

Il déroute vers Le Havre et s'y pose finalement.

Il s'est écoulé environ trois quart d'heure entre la mise en attente sur Deauville et l'atterrissage final au Havre.

Le traitement du cas par le Club

La Commission de Sécurité et Discipline s'est réunie pour étudier cet incident. Elle a pointé deux faiblesses dans le comportement du pilote :

1) une incapacité à prendre une décision de déroutement ou d'interruption volontaire de vol.

2) une incapacité à déceler et/ou à traiter une émission permanente de longue durée.

La Commission a prescrit au pilote un réentraînement obligatoire avec instructeur pour travailler et réacquérir ces deux points. Il n'y a aucune sanction disciplinaire.

Les organismes de contrôle de Deauville et du Havre, concernés par l'incident, sont tenus informés.

Les thèmes de l'interruption volontaire du vol et celui de la panne radio seront mis au programme des briefings Work & Drink début 2012.

Vous, qu'auriez-vous fait ?

Assis tranquillement dans un fauteuil, il est facile de compter les points. Mais en situation, confronté simultanément à une dégradation météo, à un problème technique et au stress de votre passager, savez-vous exactement quelle aurait été votre réaction ? Comment se tirer de ce mauvais pas ?

Point clef N°1 : savoir définir et appliquer une stratégie de moindre risque

Se mettre en attente pouvait être une bonne tactique pour se donner du temps. Mais ce temps devait être mis à profit pour rassembler les informations, et devait déboucher dans les 10 minutes environ sur la décision de moindre risque : s'il était

impossible de poursuivre ou de dérouter, il fallait se poser en campagne. A défaut de la plage de Deauville, peut-être trop fréquentée et sableuse, l'hippodrome, par exemple, pouvait être un aérodrome de fortune... En tous cas, rester en vol à moins de 400 ft sol en espérant que "ça s'arrange" n'était pas une option raisonnable.

Point clef N°2 : connaître et surveiller son ensemble radio

Nous sommes tous à la merci d'un alternat qui se bloque. Et des problèmes de radio, il peut y en avoir bien d'autres : perte de portée, erreur de fréquence, volume baissé, casque débranché, etc. De plus, les systèmes radio sont différents d'un avion à l'autre. Il faut les connaître. Dans notre cas, l'utilisation routinière du petit témoin d'émission ou du test squelch aurait permis de se rendre compte du problème. Quelques minutes d'émission permanente, c'est pas classe mais c'est la vie. Plusieurs dizaines de minutes, ce n'est pas acceptable. Au delà du manque de maîtrise de la radio par notre pilote, cela en dit long sur son niveau de saturation dans cette situation difficile...

Pour le développement de ces thèmes

Surveillez le planning des Work & Drink du vendredi. D'ici là, bons vols à tous.

Xavier

Chef Pilote

marlin@free.fr

LES MAUVAIS GESTES (1) : LE DR400

Poser des objets sur l'aile ?



Marquage et enfoncement de la toile

Se pencher dans la cabine par le bord d'attaque ?



Enfoncement du réservoir avant

Vos avions sont fragiles. Adoptez les bons gestes.

Aéroclub du Havre
« Jean Maridor »

MRN
09OCT11